613663

OBSERVATIONS

SUR LA CARTE GÉNÉRALE

DES COSTES DE GUINÉE,

Depuis la Riviere de Sierra-Leona, juſqu'au Cap de Lopés-Gonſalvo; & la Carte particuliere de la Côte d'Or, depuis la Riviere d'Ancobar juſqu'à la Riviere de Volta; Dreſſée au dépôt des Cartes & Plans de la Marine, pour le ſervice des Vaiſſeaux du Roy, par ordre de M. Rouillé, Chevalier, Comte de Jouy, &c. Sécretaire d'Etat, ayant le Département de la Marine.

LORSQUE nous publiâmes en 1742. la Carte de l'Océan Occidental, qui comprend une partie des Côtes d'Europe & d'Afrique, depuis le 52e degré de Latitude Septentrionale juſqu'à l'Equateur, avec les Côtes de l'Amérique qui leur ſont oppoſées; nous rendîmes compte dans l'analyſe qui l'accompagnoit, des corrections qui nous avoient parues les plus eſſentielles, & les plus néceſſaires ſur les Côtes de Guinée; & quoiqu'il ne nous fut pas poſſible alors d'entrer dans le détail particulier qu'exigeoit toute cette Côte, nous ne laiſſâmes pas de faire connoître que la Latitude & la Longitude des principaux Caps étoient mal marquées dans les Cartes dont les Navigateurs ſe ſervoient; que les diſtances y étoient beaucoup trop grandes, & que la configuration des Côtes y étoit entiérement négligée : mais nous fîmes remarquer en même-tems que la petiteſſe du point dans lequel nous étions obligés de nous renfermer (notre Océan Occidental étant une de ces Cartes générales deſtinées ſeulement pour les grandes traverſées) ne nous permettoit pas d'exprimer les détails néceſſaires pour une Navigation particuliere; d'ailleurs nous n'avions

pas encore eu le tems de nous livrer à ces détails, qui demandent beaucoup de travail & des diſcuſſions bien longues, comme on le verra dans la ſuite de ce petit Mémoire.

Nous allons donc tâcher de mettre ſous les yeux, le plus ſuccinctement qu'il nous ſera poſſible, les principales remarques & obſervations dont nous nous ſommes ſervis pour établir nos corrections, & nous indiquerons les ſources où nous les avons puiſées : cette Méthode eſt trop néceſſaire à la perfection de l'Hydrographie, pour que nous nous en écartions jamais; il ſeroit à ſouhaiter que tous ceux qui ſe mêlent de publier des Cartes la ſuiviſſent; elle empêcheroit qu'on ne fût inondé de tant de mauvais morceaux de Géographie & d'Hydrographie, & elle rendroit la critique des bons bien plus aiſée; car rien n'eſt plus difficile à faire qu'une Carte Marine; & quelque ſoin que nous prenions aujourd'hui, nous ne pouvons nous flater que d'une médiocre réuſſite; ce n'eſt qu'avec le tems, & avec des obſervations, ſans nombre, qu'on peut y parvenir. Dans cette vûe, nous prions les Navigateurs d'examiner cette Carte cy, de chercher à en vérifier les détails particuliers, & de nous faire part de leurs remarques.

La Carte des Côtes de Guinée, que nous publions, comprend depuis la Riviere de Sierra-Leona juſqu'au Cap de Lopès-Gonſalvo : il eſt étonnant que dans toute cette étendue de Côtes, au milieu de laquelle les Européens ont beaucoup d'établiſſemens, on n'ait pas encore fait d'obſervations Aſtronomiques qui puiſſent ſervir à en fixer la Longitude; de ſorte que nous avons été obligés de la déterminer en conſéquence des routes des Navigateurs, comparées les unes avec les autres, & avec les obſervations de Latitude qu'ils ont fait à la vûe des terres.

La ſeule Carte Marine, que je connoiſſe de la Côte de Guinée, dont les Navigateurs ſe ſervent communément, eſt Hollandoiſe, publiée à Amſterdam, par Jean Vankeulen; elle eſt à peu près au même point que la nôtre, & ne comprend que depuis la Riviere de Sierra-Leona juſqu'au Cap Formoſo, qui termine le Golfe de Benin. Quoiqu'elle ne porte point de date, comme toutes les Cartes Angloiſes & Hollandoiſes, nous ſçavons que l'Edition en eſt aſſez récente, & qu'on y a corrigé quelques erreurs en Latitude; mais on y a laiſſé ſubſiſter toutes celles en Longitude, qui deviennent extrêmement dangereu-

ſe dans une Navigation, où les routes ſont preſque toujours à l'Eſt, ou à l'Oueſt.

Qu'on ne croye pas que ces erreurs en Longitude, ſoient peu conſidérables & peu importantes; on ſera même étonné de les trouver ſi fortes. La Carte Hollandoiſe met depuis le Cap Tagrin, ou Cap Ledo, qui eſt à l'embouchure de la Riviere de Sierra-Leona juſqu'au Cap Formoſo, près de 22 degrés & demi de Longitude, valans 450 lieues Marines de 20 au degré: les détails particuliers de la Côte de proche en proche, combinés avec les routes des Navigateurs, extraites de leurs Journaux & réduites avec ſoin, ne nous ont donné que 17 degrés $\frac{1}{2}$ de Longitude entre ces deux points; d'où il réſulte une différence de près de 110 lieues de trop ſur la Carte Hollandoiſe. On en trouvera la preuve dans les détails ſuivans.

L'obſervation Aſtronomique la plus prochaine, dont nous avons fait uſage pour fixer notre Longitude eſt celle du Cap Verd, adoptée & reconnue généralement pour bonne. On ſçait aſſez exactement la diſtance de ce Cap à celui de Tagrin ou Ledo, qui eſt à l'embouchure de la Riviere de Sierra-Leona; la Latitude du Cap Tagrin nous eſt conſtatée par pluſieurs bonnes Obſervations faites par d'habiles Navigateurs. Ainſi nous partons avec confiance de ce point par la Latitude de 8 degrés 10 minutes, & 14 degrés 15 minutes de Longitude Occidentale du Méridien de Paris.

Un Navigateur (*a*) exact a eſtimé ſes routes du Cap Tagrin, à la pointe Occidentale de l'Iſle de Scherbro, nous les avons réduites, & nous avons trouvé le Sud-Eſt 3°. Eſt 28 lieues, à la vûe de cette pointe il a pris hauteur, & l'a trouvée par 7 degrés 20 minutes; de cette pointe au Cap de Monte, ſa route corrigée eſt l'Eſt-Sud-Eſt, 3 degrés 30 minutes Sud, 30 lieues, obſervé la Latitude du Cap de Monte de 6 degrés 40 minutes. Ces routes & ces Latitudes quadrent à merveille avec notre Carte; mais peut-on ſe fier aux obſervations d'un ſeul? Oui, ſi l'on a des moyens de critique & de comparaiſon à lui oppoſer. Et c'eſt ce que nous prions de ſuivre avec un peu d'attention.

En conſéquence des routes rapportées ci-deſſus, nous conclurions la Latitude du Cap de Monte, indépendamment de ſon

(*a*) Le Vaiſſeau du Roi, le Griffon 1721.

obſervation de 6 degrés 40 minutes. Mais nous avons deux autres Navigateurs, qui ont pris hauteur à la vûe de ce même Cap, l'un (*a*) l'a trouvé par les 6 degrés 42 minutes, l'autre (*b*) par les 6 degrés 40 minutes; voilà donc trois obſervations faites en différens tems, par différens Navigateurs, & avec différens inſtrumens, qui ſe réuniſſent pour conſtater la poſition du Cap Monte: or, on a vû ci-devant cette poſition déterminée par les routes du Navigateur, donc elles avoient le degré de préciſion requis; car, ſi le Navigateur s'étoit trompé, ou dans l'air de vent, ou dans l'eſtime des diſtances, elles ne quadreroient plus avec les Latitudes obſervées.

Voilà la maniere dont nous avons diſcuté la poſition de tous les points tant ſoit peu importans de notre Carte. Il eſt vrai qu'on ne trouve pas toujours un accord auſſi précis, & qu'il ſe rencontre quelquefois des variétés; mais pour l'ordinaire elles ſont peu conſidérables, & le milieu que nous prenons ne nous peut pas jetter dans de grandes erreurs: en voici un exemple, du Cap Monte au Cap Meſurado, un Navigateur nous donne la route Sud-Eſt 1 degré Eſt 13 lieues & demie; un autre dit que ces deux Caps giſſent Sud-Eſt & Nord-Oueſt 14 lieues, l'un obſerve la Latitude du Cap Meſurado de 6 degrés 9 minutes, l'autre de 6 degrés 12 minutes. Ces petites différences ne ſont point du tout embarraſſantes.

C'eſt par une ſemblable diſcuſſion & combinaiſon que nous ſommes parvenus à connoître que de la pointe de l'Oueſt de l'Iſle de Scherbro juſqu'au Cap de Palme, il n'y avoit au plus que 116 à 117 lieues, au lieu que les Cartes Hollandoiſes y mettent près de 140 lieues.

Du Cap de Palme au Cap des trois Pointes, la Carte Hollandoiſes met 150 lieues, nous ne croyons pas qu'il puiſſe y avoir plus de 90 lieues; & voici ſurquoi nous nous fondons.

Un Navigateur (*c*), dont le Journal eſt bien travaillé, remarque que depuis le Cap de Palme juſqu'au Cap des trois Pointes, il avoit eſtimé ſa route l'Eſt 4 degrés Nord 89 lieues, & l'ayant corrigé par de bonnes hauteurs obſervées, il l'avoit trouvé l'Eſt quart de Nord-Eſt 2 degrés Eſt 90 lieues & demie; & il ajoûte,

(*a*) Le Vaiſſeau le Languedocien, en 716.
(*b*) La Frégate la Galatée, en 1721.
(*c*) Le Vaiſſeau le Languedocien, en 1716.

ainſi ſuivant ma Carte, j'aurois fait beaucoup de chemin ſans l'avoir eſtimé ; mais ce qui confirme la juſteſſe de l'eſtime de ce Navigateur, c'eſt une route toute différente, qui a été faite (*a*) en rangeant la Côte depuis le Cap de Palme juſqu'au Cap des trois pointes, dont voici le détail. Du Cap de Palme au Cap de Laho trouvé 55 lieues à l'Eſt quart de Nord-Eſt ; du Cap de Laho au Cap Appollonia, ou de Sainte Appolline 23 lieues à l'Eſt ; du Cap de Sainte Appolline au Cap des trois Pointes 14 lieues à l'Eſt-Sud-Eſt. Ces trois routes réduites donneront environ 89 lieues à l'Eſt 3 ou 4 degrés Nord. Nous pourrions rapporter pluſieurs exemples, qui confirmeroient les deux précédens, un ſeul ſuffira. La Frégate du Roi la Galatée en 1710. a trouvé du Cap de Palme à la Riviere de Saint André 33 lieues à l'Eſt quart de Nord-Eſt 5 degrés Nord ; de la Riviere de Saint André au Cap Laho 22 lieues à l'Eſt quart de Nord-Eſt 2 degrés Eſt ; & du Cap Laho au Cap des trois Pointes 40 lieues à l'Eſt-Sud-Eſt : ces trois routes réduites donneront du Cap de Palme au Cap des trois Pointes 92 à 93 lieues à l'Eſt 3 ou 4 degrés Nord.

Il eſt bon de remarquer que ces routes nous conſtatent en même-tems la poſition de pluſieurs autres points, & qu'elles quadrent parfaitement avec les Latitudes obſervées (*b*) à Seſtre, au Cap de Palme, à la Riviere Saint André, au Cap de Laho, au Cap de Sainte Appolline, & à celui des trois Pointes.

Nous nous ſommes un peu étendus ſur nos opérations, pour conſtater la diſtance du Cap de Palme au Cap des trois Pointes, de laquelle nous avons retranché 60 lieues. Mais l'importance de la correction l'exigeoit, & on ſent tout le danger que les Navigateurs coureroient s'ils ſe régloient ſur la Carte Hollandoiſe ; car ils viendroient ſe briſer ſur le Cap des trois Pointes, lorſqu'ils croiroient avoir encore 60 lieues à courir pour y arriver.

Il ne nous reſte plus qu'à détruire un préjugé qui ſubſiſte en-

(*a*) Le Vaiſſeau du Roi, le Griffon, en 1721.
(*b*) Par les Vaiſſeaux, le Griffon, 1721.
Le Languedocien, en 1716.
La Venus, en 1721.
La Galatée, en 1710.
La Mutine, en 1702.
Le Saernſlag, en 1704.

core parmi quelques Navigateurs au ſujet des courans qu'ils prétendent porter conſidérablement vers l'Eſt dans ces parages, & auxquels ils attribuent les différences qu'ils trouvent entre leurs eſtimes & leurs Cartes.

Nous avons examiné pluſieurs Journaux de la Côte de Guinée, & ſi quelques Navigateurs ont cru s'appercevoir que les courans les avoient porté à l'Eſt & au Sud-Eſt; d'autres, au contraire, ont trouvé qu'ils les avoient porté au Nord (*a*), au Nord-Oueſt (*b*), & à l'Oueſt. Quelques-uns même n'en ont point trouvée du tout, & ils en donnent la preuve par l'accord (*c*) journalier de leur eſtime avec la hauteur obſervée. On peut donc conclure que ces courans n'exiſtent point, ou que s'il y en a, ils ſont ſujets à des variations qu'on ne peut aſſujettir à aucune régle certaine, & qu'ils n'influent pas conſidérablement ſur la Navigation.

Nous avons fait les mêmes opérations pour déterminer la Côte d'Or & celle de Juda, dont le détail nous jetteroit dans des répétitions peu interreſſantes: mais comme la Côte d'Or eſt la partie la plus fréquentée par les Européens, qu'ils y ont beaucoup d'établiſſemens, & des Forts aſſez conſidérables en pluſieurs endroits, nous avons crû devoir la détailler un peu plus particulierement, marquer ſes divers mouillages, la ſituation de ſes Forts, & les noms des Nations qui les poſſédent; ce qui n'étoit pas poſſible ſur notre Carte générale de la Côte de Guinée; de ſorte que nous donnons en même-tems une petite feuille qui contient la Côte d'Or, depuis la Riviere de Cobra ou d'Ancobar juſqu'à Rio de Volta, ainſi nommée par les Portugais.

A l'égard de la poſition des Iſles de Fernando-Po, du Prince, & de Saint Thomé, nous renvoyons à ce que nous avons dit dans l'analyſe de la Carte de l'Océan Méridional, publiée en 1739.

Quoique ce qu'on vient de rapporter nous paroiſſe ſuffiſant, pour faire connoître la nature de notre travail, & le degré de confiance qu'on y peut avoir; nous croyons cependant devoir ajoûter une petite note des Auteurs dont nous avons fait uſage, outre les Navigateurs.

(*a*) La Frégate la Venus, en 1721.
(*b*) La Mutine, en 1702.
(*c*) Le Languedocien, en 1726.

1°. Le Voyage de Villiam Finch, Marchand Anglois, aux Indes Orientales en 1607; ſon Journal ſe trouve dans la Collection de Purchas.

2°. Le Voyage du Sieur de Bellefond, en Guinée en 1666, ſous le nom de Relation des Côtes d'Afrique, qu'on appelle Guinée, imprimé à Londres en 1670.

3°. Le Journal du Voyage du Capitaine Thomas Phillips, au Royaume de Juda, &c. en 1693 & 1694. Ce Voyageur Anglois a fait beaucoup de remarques, le long des Côtes de Guinée, très utiles à la Navigation; on y trouve les Latitudes de pluſieurs Places, & les diſtances des unes aux autres.

4°. La Deſcription du Royaume de Benin, de Gotard Artus, plus connu ſous le nom d'Artus de Dantzick, inſérée dans le deuxiéme Volume de la Collection de Bry. On y trouve un Voyage de Maury, à Benin & à Rioforcados, avec une Deſcription de la Côte juſqu'au Cap de Lopez Gonſalvo.

5°. La Relation de Vannyendael, inſérée, par Boſman, dans ſa Deſcription de la Côte d'or. On trouve auſſi dans Boſman la Relation d'un Voyage qu'il fit en 1698, le long des Côtes de Guinée. L'original de cet Ouvrage eſt en Hollandois.

6°. Le Journal du Voyage de Jacques Barbot, en 1699, au nouveau Kalabar.

7°. Le Journal de Jean Grozilhier en 1699, dans le même Voyage de Barbot. C'eſt à ce Voyageur que nous devons les connoiſſances du nouveau Kalabar, des Rivieres de Bandy & Dony, vieux Kalabar, &c.

8°. Le Voyage de John Atkins, en Guinée, en 1721.

9°. Le Voyage de William Smith, envoyé en 1726 pour prendre connoiſſance des Établiſſemens Anglois le long de la Côte de Guinée, imprimé en 1735.

10°. Le Voyage du Chevalier Deſmarchais, imprimé à Amſterdam en 1731, avec des Cartes. Il étoit Géométre, excellent Homme de Mer, & bon Deſſinateur. Il a donné la Deſcription de la Côte, depuis Sierra-Leona juſqu'à Juida.

ADDITION faite en 1755 aux Obſervations ſur la Carte générale des Côtes de Guinée, publiée en 1750.

LA Carte générale des Côtes de Guinée, depuis la Riviere de Sierra Leona juſqu'au Cap Lopez-Gonſalvo, ayant été publiée en 1750, j'y ai joint un Mémoire par lequel je rendois compte des Obſervations dont j'avois fait uſage pour ſa conſ-

Digitized by Google

truction ; mais cette Carte ayant été entre les mains des Navigateurs pendant quelques années, les Remarques qu'ils ont eu occaſion d'y faire, m'ont engagé à quelques corrections, dont je vais rendre compte.

I. J'ai changé les Iſles du Prince, de S. Thomé & d'Annobon, auſſi-bien que le Golfe du Gabon & le Cap de Lopez-Gonzalvo ; rendant ces Parties conformes à ce qui ſe trouve dans ma Carte en deux feuilles des Côtes occidentales d'Afrique, depuis l'Equateur juſqu'au Cap de Bonne-Eſpérance, dreſſée en 1754 par ordre de M. Rouillé, Miniſtre & Secretaire d'Etat, ayant le Département de la Marine. On peut voir ce que j'ai dit ſur cet article dans le Mémoire publié avec cette Carte, auquel il ſuffit de renvoyer.

II. J'ai changé les diſtances de quelques endroits de la Côte ſituée entre le Cap de Palmes & le Cap des trois Pointes ; par exemple, de la Riviere S. André au Cap Laho, ſur ma Carte de 1750, j'avois mis 16 lieues, j'ai augmenté cette diſtance, ſuivant le Journal de la Navigation du Vaiſſeau du Roi *le Prothée* de 1753, qui a trouvé de l'un à l'autre 25 lieues. Entre le Cap Laho & le Cap Apollonia, je n'avois mis que 27 lieues ; de nouvelles recherches m'ont fait connoître qu'il devoit y avoir 32 à 33 lieues au moins. La Frégate du Roi *la Venus*, en 1721 a trouvé du Cap de Palmes au Cap Appollonia, 68 lieues ; le Prothée en 1753 a eſtimé, du Cap Laho au Cap Appollonia, 38 lieues ; mais je préſume cette diſtance un peu trop grande. A l'égard des Latitudes du Cap Appollonia & du Cap des trois Pointes, je n'y ai rien changé, ſe trouvant conformes aux nouvelles Obſervations que ces Navigateurs ont faites auprès de ces Caps.

Il eſt fâcheux que dans une étendue d'environ 450 lieues de Côtes ſituées preſque Eſt & Oueſt, on n'ait aucunes Obſervations aſtronomiques ſur leſquelles on puiſſe déterminer avec préciſion la Longitude de quelques endroits principaux ſur leſquels on aſſujettiroit le reſte ; au lieu que nous ſommes obligés de nous fixer ſur les Eſtimes des Navigateurs, qui n'ont pas toutes le même dégré de préciſion, de ſorte que chacun d'eux jugeant la Carte en conſéquence, ils jettent quelquefois l'Hydrographe dans un embarras dont il lui eſt très difficile de ſe tirer : malgré cela, quand on a beaucoup de Journaux de Navigation pour une même Partie, on y trouve des moyens de critique & de combinaiſon qui conduiſent preſque toujours au vrai, comme je l'ai fait voir dans pluſieurs de mes Mémoires.

Digitized by Google